

Anlage 2

Resolution „Verkehrsinfarkt abwenden. Brücken sanieren. Jetzt handeln!“

Am Mittwoch, dem 3. Juni 2026, um 15:00 Uhr, hat sich das Szenario wiederholt: Fünf Jahre nach der Rahmedetalbrücke wurde nun die nächste wichtige Autobahnbrücke ohne jede Vorwarnung voll gesperrt – die Bonner Nordbrücke, die die A59 mit der A565 in Richtung Koblenz verbindet. Außerdem wurde ab dem 10. Juni 2026 die A4 auf Höhe Köln-Eifeltor in Richtung Olpe zumindest vorläufig für Lkw über 7,5 t gesperrt. Diese Sperrungen zeigen, wie marode unsere Infrastruktur ist und welch dringender Handlungsbedarf besteht.

Der Zustand der Brücken in unserer IHK-Region und im gesamten Rheinland – von Koblenz bis Emmerich – hat sich zu einem massiven Standortrisiko entwickelt, das weit über die Region hinausstrahlt. Wir müssen festhalten: Auf jeder der entscheidenden Autobahnstrecken über den Rhein sowie von und zu den Seehäfen ist mindestens eine Brücke in kritischem Zustand. Im Klartext heißt das: Auf jeder Route muss mit Gewichtsbeschränkungen zunächst für den Schwerlastverkehr, später auch für den allgemeinen Güterverkehr und schlimmstenfalls sogar mit Sperrungen gerechnet werden.

Im Einzelnen:

- **Wiehlthalbrücke, A4:** nur noch einspurig befahrbar, Sperrung für den Schwerlastverkehr
- **Rodenkirchener Autobahnbrücke, A4:** starke Schäden, Ersatzneubau dringend erforderlich
- **Autobahnbrücke Köln-Eifeltor, A4:** nur eingeschränkt befahrbar, Sperrung für den Schwerlastverkehr, vorläufige Sperrung für Lkw über 7,5 t in Richtung Olpe
- **Leverkusener Brücke, A1/A59:** Die Stelze zwischen der Leverkusener Brücke und dem Leverkusener Kreuz (A1) weist starke Schäden auf; derzeit bestehen keine Gewichtsbeschränkungen.

Sollte es auf den Zufahrten zur neu errichteten Leverkusener Brücke zu Gewichtsbeschränkungen für Lkw bis 40 t kommen, gibt es zwischen Koblenz und Düsseldorf für den Güterverkehr keine funktionierende Ost-West-Verbindung mehr über den Rhein. Der Verkehrsinfarkt für den Güterverkehr wäre dann unausweichlich.

Die Vollversammlung der IHK Köln fordert deshalb den Bundesverkehrsminister auf, diesen strategisch wichtigen Brücken in unserer Region die absolut höchste Priorität einzuräumen: Planungs- und Genehmigungsverfahren sind im Vorgriff auf das noch nicht verabschiedete Infrastruktur-Zukunftsgesetz maximal zu beschleunigen, die beteiligten Behörden müssen optimal koordiniert werden, und es müssen funktionale Ausschreibungen für Planung und Bau wie bei der Rahmedetalbrücke erfolgen. Die Geschwindigkeit beim Neubau der Rahmedetalbrücke muss zum Standard für Brückensanierungen in Deutschland werden.

In diese Priorisierung muss auch die seit Jahrzehnten versprochene Rheinspange (A553) zwischen Köln und Bonn als Neubauvorhaben einbezogen werden, die im Behördendschlingel feststeckt. Sie ist ein wichtiger Baustein zur Bewältigung der Herausforderungen.

Wir fordern die Landesregierung auf, beim Bund die maximale Priorisierung der Rheinquerungen durchzusetzen, den Neubau der Rheinspange (A553) endlich zu realisieren und im eigenen Zuständigkeitsbereich Verfahren im Höchstmaß zu beschleunigen.